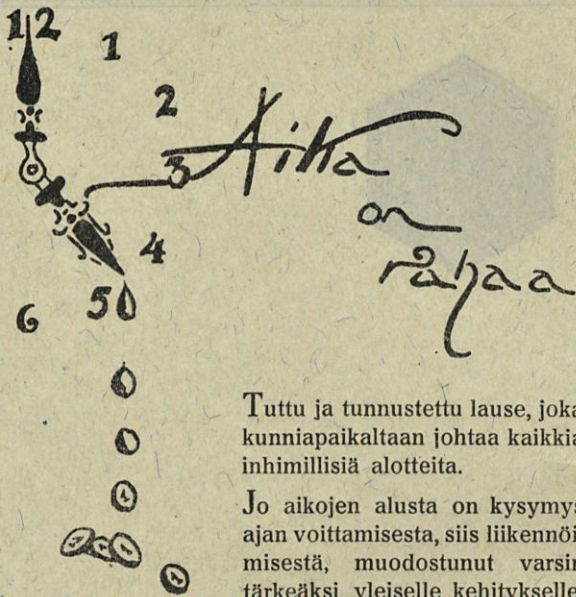




***Haluattekö ajaa
autollanne talvella?***



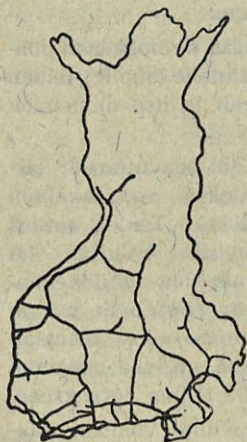
Tuttu ja tunnustettu lause, joka kunniapaikaltaan johtaa kaikkia inhimillisiä aloitteita.

Jo aikojen alusta on kysymys ajan voittamisesta, siis liikennöimisestä, muodostunut varsin tärkeäksi yleiselle kehitykselle.

Raskaista puupyöräisistä vankkureista on kehitys kulkenut monien väliasteitten kautta, päätyen lopulta viimeisimpään ja täydellisimpään maakulkuneuvoon

moottorijoneuvoon.

Vielä muutama vuosi takaperin katsoi suuri yleisö auton olevan vain rikkaitten yltäkylläisyydessään hankkiman huvitteluesineen. Käsitys auton



ylellisyydestä

on kuitenkin muuttunut aivan päinvastaiseksi sen osottauttua yleisessä käytännössä varsin tärkeäksi yhteysvälineeksi, joka taloudellisuutensa ja notkeutensa vuoksi on valtan ylivoimainen muihin kulkuneuvoihin nähden.

Maamme rautatieverkko on harva. Sen silmukoiden välissä oleva maaseutu olisi ilman autoa suljettu pitkien taipaleiden taakse.

Auto auttaa kaikkia, mutta maaseutulaiset tuntevat parhaiten sen avun, joka heillä on notkeassa ja riippumattomassa kulkuneuvossa. On kuitenkin olemassa

mutta

tässäkin ja se mutta on **talvi**.

Pohjoisen ilmastomme autoilulle asettamat esteet ovat monet, mutta määrätietoisen tekniikan ponnisteluja avulla ovat useat häiritsevät seikat, kuten jäähdytysveden jäätyminen, voiteluöljyn kangistuminen y.m. onnellisesti saatu poistumaan.

Lumi ei vielä tähän asti kuitenkaan ole löytänyt lopullista taloudellisesti edullista nujertajaansa.

Talviliikenteen

helpoittamiseksi on jo pitkän aikaa tarmokkaasti ponnisteltu, jakaantuen yritykset kahdelle taholle: teiden kulkukelpoisuuden parantamiseen ja itse ajoneuvon saattamiseen lumikelpoiseksi.

Ensinmainitut yritykset ovat jo saavuttaneet tarkeitustaan varsin vastaavia tuloksia voimakkaitten koneellisten lumiaurojen muodossa. Teiden auraus autoliikenteelle tulee kuitenkin siksi kalliiksi, että sen täytyy pakostakin kohdistua vain suurliikenneväylille. Vähemmän liikennöidyt tiet ovat nyt ja tulevat todennäköisesti vielä kauan aikaa olemaan autoliikenteelle talvisin suljettuina. Köyhä maamme ei voi kiinnittää suuria pääomia teiden auraukseen.

Ainoa mahdollisuus, jonka avulla voidaan saada kaikkialla päteviä tuloksia on siis varustaa itse moottoriajoneuvo sellaisilla laitteilla, jotka tekevät sen liikkumisen tavalliseen hevosajokuntoon auratuilla teillä mahdolliseksi.

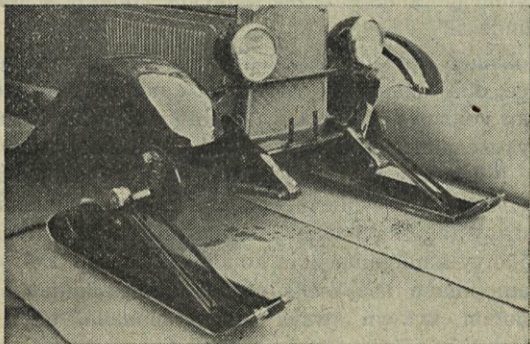
Kokeilut tässä ovat johtaneet erilaisiin **vyösovituksiin** (tankkivyyöt), jotka kuitenkin vaativat siksi paljon lisälaitteita, ovat lisäksi kalliit, vaikeasti irrotettavissa ja paikoilleen sovitettavissa, joten niiden käyttö ei ole päässyt kokeiluastetta pitemmälle.

Erilaisilla suksisovituksilla on myöskin kokeiltu. Kuitenkaan kaikissa tähänastisissa sovituksissa ei vaunun ohjattavuisuus ole saavuttanut kyllin suurta varmuutta ja on niiden kiinnityskin ollut enemmän

tai vähemmän tilapäisluontoista. Sitäpaitsi ei niissä ole otettu huomioon vaunun kuormituksen talvi-autolle edullisinta jakaantumista.

Mikkolan järjestelmä

on myöskin suksisovitus. Suksien rakenne on kuitenkin sellainen, että se ei salli vaunun sivuttain liukumista ja ohjaa sitä siis pehmeässä lumessa yhtähyvin kuin jäätikölläkin. Käytännössä on todettu, että **Mikkolan järjestelmällä** varustettuna kykenee tavallinen amerikkalainen nelisylinterinenkin vaunu liikkumaan talvella *hevosajokuntoon auratulla tiellä* melkein samalla nopeudella ja notkeudella kuin kesälläkin.



Mikkolan järjestelmän ydin.

Järjestelmän keksijä on Hirsilän kenkätehtaan johtaja, ins. Martti Mikkola, joka pitkien taipaleiden takana asuen on ryhtynyt pontevasti saattamaan talvi-taipaleet yhtä lyhyviksi kuin kesäisetkin.

Hän on keksintöään luodessaan lähtenyt kannatuspintojen lisäyksestä. On selvää, että kannatuspintojen lisääminen helpottaa vaunun kulkua pehmeässä maastossa, siis lumessakin. Toiselta puolen ei tämä kannatuspintojen lisäys kuitenkaan saa olla niin suuri, että ajoneuvon ohjattavuisuus häiriytyy.

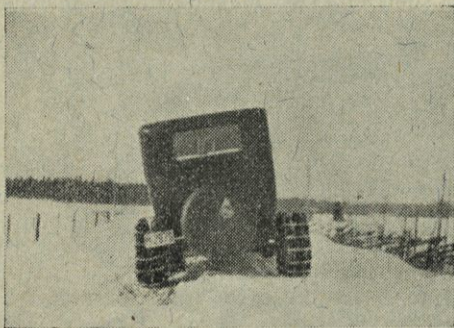
Mikkolan järjestelmässä on kannatuspintaa vaunun etupäässä lisätty siten, että etupyörien tilalla on suket. Takaosan kannatuspinnan lisäämiseksi on varsinaisten pyörien viereen asetettu irroitettut etupyörät ja kiinnitetty ne pulteilla yhdeksi kokonaisuudeksi.

Jokainen talvella autollaan ajanut autoilija tietänee, että takapyörät, jotka ovat auton liikkeellepanevan voiman välittäjinä, syöpyvät pyöriessään lumeen, kykenemättä nousemaan kaivamastaan kuopasta ylös.

Mikkolan järjestelmässä on tätä syöpymistä huomattavasti vähennetty ja kun vielä molemmat takapyöräparit yhdistetään yhteisillä lumiketjuilla, lisääntyy kantopinta noin kolminkertaiseksi. Etu, joka kantopinnan lisäyksellä saavutetaan vaikuttaa sekä vaunun kykyyn pysyä lumen pinnalla, että sen eteenpäin työntyvään voimaan.

Vastaantulevien ja ohiajettavien ajoneuvojen sivuuttamiskysymys on talvisin osottautunut vaikeimmaksi tyydyttävästi ratkaista. Niin kauan kuin ajoneuvolla pysytään kovaksi polkeutuneella tiepinnalla, käy ajo pyörillä varustetulla ajoneuvolla jotenkuten päinsä, mutta heti kun ollaan pakoitettuja poikkeamaan pois kovalta tieltä, on autolla "maa pois jalcojen alta".

Mikkolan järjestelmän edut esiintyvät tässä kaikessa loistossaan. Vaikka toinen puoli vaunua kulkisi pehmeän ojan kohdalla, kykenee ajoneuvo vajoamatta liikkumaan oman koneensa voimalla.

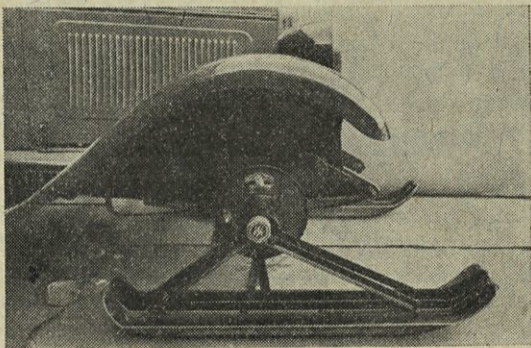


Mikkolan järjestelmän rakenne:

Etupyörät irroitetaan täydellisinä akselistaan ja tilalle asetetaan sukset.

Suksien runko on puusta, päällystetty rautalevyllä, joka samalla toimii kantopintana ja vahvikkeena, kannattimet ovat tukevasta raudasta. Lumeen koskettavat osat ovat nuoskalumen tarttumisen ehkäisemiseksi peitetyt messinkilevyllä, edistäen siten niiden luistavuutta.

Suksien kiinnitys tapahtuu erikoisen, kuhunkin automerkkiin sovitetun navan avulla, joten ne pääsevät vapaasti liikkumaan tiessä olevien kohoutumien mukaan. Suksien asento etuakseliin nähden on tarkkojen kokeilujen jälkeen asetettu edullisimpaan kohtaan siten, että koko alapinta kuluu samanaikaisesti.



Irroitettut etupyörät kiinnitetään varsinaisten takapyörien viereen, ja tulee lisäpyörien ja varsinaisten pyörien välille puukehys, jonka läpi kiinnityspultit kulkevat ja joka mukautuu pyörän mallin mukaan.

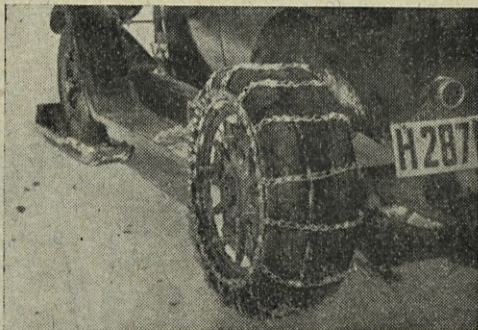
Kiinnityspultit nojaavat puupuola- ja rautapuola-pyörissä puolien välille asetettuja aluslevyjä vastaan, levypyörissä suoraan levyihin.

Puolien ja levyjen vahingoittumisen estämiseksi on niiden ja aluslevyjen välissä nahkapala.



Molemmat toisiinsa yhdistetyt pyörät liitetään yhteen vielä lumiketjuilla, joissa sivuketjut ovat aivan samat kuin tavallisissa lumiketjuissa, poikkiketjut sen sijaan ovat niin pitkät, että ne ulottuvat molempien renkaiden ylitse, yhdistäen pyörät yhdeksi kokonaisuudeksi, lujaksi kanto- ja työntöpinnaaksi.

Joissakuissa automerkeissä pitää takalokasuojat irroittaa, jotta kaksoispyörät pääsisivät esteettä pyörimään.



Järjestelmään kuuluvat seuraavat osat:

etupyöräsukset napoineen,
takapyörien kiinnityskehykset,
" " pultit,
lumiketjut

Mikkolan järjestelmän tilaukset:

Tilaukset voidaan osoittaa joko Maaseudun Autonomistajain Liitolle, tai järjestelmän keksijälle ins. Mikkolalle os. Hirsilä.

Tilauksissa tulee ehdottomasti olla mainittuna:

|| tehtaanmerkki, ||
 valmistusvuosi,
 pyörien laatu,
 renkaiden koko.

Mikkolan järjestelmä sopii:

henkilö- }
kuorma- } autoihin
omnibus- }

Helppo kiinnittää! Helppo irroittaa!

Ei rasita millään tavoin ajoneuvoa!

N:o I Henkilö- ja keveille kuorma-autoille.

N:o II Omnibus- ja raskaille kuorma-autoille.

Hinnat pyydettäessä.

Nyt

on kaikilla au-
tonomistajilla tilaisuus

Mikkolan järjestelmän

avulla uhmata talven
lumisia teitä

★ •